

РОЛЬ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА В ЭФФЕКТИВНОМ УПРАВЛЕНИИ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Т.С. Дмитриева

Белорусский государственный экономический университет,
skrinka-tanya@tut.by

Современный этап развития экономики Республики Беларусь неразрывно связан с проблемой активизации инвестиционной деятельности для обеспечения сбалансированного экономического роста и повышения качества жизни населения. Важнейшую роль в социально-экономическом положении страны играет развитость железнодорожного транспорта, который является не только связующим звеном всей национальной экономики, но и оказывает огромное влияние на совершенствование социальной сферы.

Белорусская железная дорога (БЖД) сегодня должна реализовать большие инвестиционные проекты, связанные со значительными финансовыми вложениями в модернизацию транспортной сети, подвижного состава и других технических средств. «Работу БЖД необходимо вывести на мировой уровень», – так сформулировал стратегическую задачу, стоящую перед белорусскими железнодорожниками, Президент Беларуси Александр Лукашенко 8 октября 2009 года во время отчета начальника Государственного Объединения «Белорусская железная дорога» Анатолия Сивака [1, с.1].

В условиях глобализации мировой экономики и развития внешнеэкономических связей из-за отсутствия сети скоростных железнодорожных магистралей, позволяющих без задержек движения пересечь всю страну, территория Беларуси может оказаться в экономической изоляции. Поэтому важнейшая задача Республики Беларусь заключается в том, чтобы в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение между двумя динамично развивающимися мировыми центрами – Европой и Азией и привлечь на транспортные коммуникации страны международные транспортные потоки и сопровождающие их финансовые ресурсы. Для этого необходимо провести строительство и реконструкцию железных дорог в составе международных транспортных магистралей, привести их в соответствие с требованиями международных стандартов для обеспечения интеграции в Европейскую и Азиатскую сеть железных дорог.

В зарубежных странах развитие железнодорожной сети, соответствующей потребностям экономики и населения, относится к одной из приоритетных задач экономической политики. Реализация программ увеличения протяженности и улучшения качественных характеристик железнодорожной сети позволила достичь существенных результатов, как в экономике, так и в социальной сфере.

Таким образом, анализ опыта зарубежных стран свидетельствует о существовании прямо про-

порциональной зависимости социально–экономического развития страны и развитости ее железнодорожного хозяйства, с помощью которого создается новое пространство для реализации возможностей развития различных отраслей экономики, что способствует повышению мобильности, деловой и социальной активности в обществе [2, с.3]. Сегодня железнодорожный транспорт, который представляет Белорусская железная дорога, является не только связующим звеном всей национальной экономики, но и оказывает огромное влияние на развитие социальной сферы. На его долю приходится 68% общего объема грузооборота и около 38% пассажирооборота. В составе железной дороги имеются также промышленные и строительные организации, торговые и сельскохозяйственные предприятия, комплекс учреждений культуры, образования, здравоохранения и спорта. В целом в системе Белорусской железной дороги заняты около 115 тысяч работников [1, с.1].

Однако в настоящее время из–за недостаточности объемов финансирования в железнодорожный транспорт в Беларуси наблюдается отставание в развитии железнодорожной сети, снижение ее транспортно–эксплуатационных характеристик и, как следствие, железнодорожная сеть страны не отвечает потребностям развития экономики Республики Беларусь. По объективным причинам за последние десять лет пассажирские перевозки в стране сократились в два раза, и эта тенденция пока сохраняется. Железная дорога пока не выдерживает по ряду позиций конкуренции с автомобильным пассажирским и частным транспортом. Несколько лучше складывается ситуация с грузоперевозками, где падение объемов не столь значительное.

Для того чтобы сделать железнодорожное сообщение быстрым и комфортным, необходимо также срочное обновление подвижного состава на более современный.

Таким образом, на сегодняшний день перед железной дорогой стоит проблема своевременного обновления материально–технической базы железнодорожного хозяйства в соответствии с последними достижениями науки и техники, которая напрямую связана с существующей потребностью в значительных инвестициях в совершенствование железнодорожного хозяйства. При развитии действующей железнодорожной сети в зависимости от характера факторов, нарушающих равномерное развитие транспорта, и уровня имеющихся ресурсов различают следующие инвестиции по воспроизводственной структуре (таблица 1):

Таблица – Классификация инвестиций по воспроизводственной структуре

Цели инвестирования	Направления использования инвестиций
на новое строительство	новые железные дороги, вокзалы, отдельные пункты, депо, сооружение путевых машинных станций (ПМС), шпалопродольных, щебеночных и других заводов, звенооборочных баз, рельсосварочных предприятий, строительство мостов и других искусственных сооружений, новые вычислительные центры (ВЦ);
на расширение	строительство дополнительных главных путей – вторых, третьих и т.д., расширение вокзалов, строительство или расширение технических зданий на действующих железных дорогах, расширение депо, расширение и строительство отдельных цехов ПМС и ремонта дорожно–путевых машин, расширение действующих ВЦ, строительство новых цехов на различных заводах и предприятиях;
на реконструкцию	усиление или переустройство железных дорог, включая вынос отдельных участков, электрификация существующих железнодорожных линий, строительство высоких платформ, удлинение или уширение пассажирских платформ, электрическая централизация стрелок и сигналов, реконструкция горловин сортировочных горок и путей станций, оборудование железных дорог автоблокировкой и диспетчерской централизацией, переустройство локомотивного депо под другие виды тяги, сооружение путепроводов, ограждение пути;
на техническое перевооружение	автоматизация и механизация сортировочных горок, модернизация отопительных и вентиляционных систем, мероприятия по охране окружающей среды, внедрение автоматизированных систем обработки информации, приобретение и установка оборудования, не входящего в сметы строений, модернизация подвижного состава.

В условиях реструктуризации железнодорожного транспорта первостепенное значение приобретает преимущественное направление инвестиций на реконструкцию и техническое перевооружение [3, с.230 – 231].

С целью активизации развития отрасли на Белорусской железной дороге разработан план модернизации, среди основных проектов, которого можно выделить два новых:

1) организация движения в Минске внутригородских электричек, которые должны разгрузить улично-дорожную сеть и улучшить экологию города, при этом предполагаемый интервал движения городских электричек – 10 минут.

2) налаживание межобластного железнодорожного сообщения, которое будет отвечать самым современным требованиям. В числе первых планируют модернизировать и сделать скоростным железнодорожное сообщение с Брестом и Гомелем. Качество пассажирских перевозок резко улучшится, и жители областных центров смогут на поезде за три часа доехать до Минска.

В определенной степени модернизация железной дороги имеет и имиджевый характер для страны. Беларусь становится все более привлекательной для зарубежных инвесторов и туристов. К тому же ожидаемый в Минске в 2014 году чемпионат мира по хоккею также потребует создания современной транспортной инфраструктуры [1, с.2].

Традиционно железная дорога использовала в качестве источников финансирования капиталовложений собственные средства (прежде всего амортизационные отчисления на восстановление основных средств), заемные ресурсы и бюджетные ассигнования, однако с развитием рыночных отношений структура источников начинает претерпевать коренные изменения. Главная причина заключается во внедрении концепции обособленности государственного бюджета и бюджета организаций в современных экономических условиях. В результате возрастает степень экономической самостоятельности и ответственности железной дороги за конечные результаты в вопросах финансирования капиталовложений [4, с. 9].

С учетом масштаба поставленных задач и мирового опыта, рассматривается необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования железнодорожного хозяйства, а также прихода частного бизнеса на железную дорогу. Так, Программой развития Белорусской железной дороги на предстоящие десять лет предусмотрено использование кредитов иностранных государств (прежде всего КНР) на модернизацию участка железной дороги Минск – Гомель, который должен быть электрифицирован.

Инвестиционная деятельность железнодорожного транспорта многообразна по экономическому содержанию, объектам вложений, формам инвестирования, поэтому управление инвестициями можно рассматривать как любой вид управления хозяйственной деятельностью. Для успешного управления инвестиционной деятельностью необходимо формировать соответствующую базу данных, достоверность которых во многом зависит от рационально организованного, ориентированного на международные стандарты бухгалтерского учета.

Поэтому особое место в бухгалтерском учете железнодорожного транспорта должен занять сегодня учет источников финансирования инвестиций, осуществляемых в форме капитальных вложений, система их выбора и обоснования.

Можно отметить несовершенство системы законодательства и нормативных актов Республики Беларусь, регулирующих учет инвестиций на капитальное строительство, не адаптированных к Международным стандартам финансовой отчетности (МСФО). Кроме того, имеет место ограниченность единого Плана счетов бухгалтерского учета, в котором не предусмотрено разнообразие объектов учета и возможность отражения разных операций, связанных с осуществлением капитальных вложений [5, с. 11]. Следовательно, получение информации для пользователей различных уровней сопряжено с последующими аналитическими выборками. Однако следует отметить на сегодняшний день недостаточную развитость аналитического учета инвестиций в форме капитальных вложений. Необходимо, чтобы каждый вид затрат выделялся в качестве отдельного объекта планирования и учета капитальных вложений в соответствии с источником их финансирования.

Так как действующим Планом счетов БЖД учет капитальных затрат охвачен не полностью, то ослабляется возможность эффективного контроля за формированием и использованием инвестиционных ресурсов. Это создает благоприятные условия для злоупотреблений по нецелевому расходованию этих средств, и в итоге ведет к искажению сведений о капиталовложениях, создает определенные трудности при составлении годовой отчетности, влечет появление ошибок при исчислении ряда льгот по налогу на прибыль [4, с. 11].

Заслуживает своего внимания и необходимость отражения в бухгалтерском учете дополни-

тельных затрат по существующим объектам основных средств. Иногда трудно решить, направлены ли данные затраты на улучшение функциональных свойств имущества, что должно рассматриваться как капитализация его стоимости, или же они связаны с его ремонтом. Мы считаем, что обозначенную проблему можно решить в соответствии с МСФО, а именно – установить порог существенности, и суммы ниже этого порога рассматривать как ремонт, более значительные суммы должны увеличивать первоначальную стоимость основного средства [4, с. 12].

Кроме того, частные инвестиции в современные технологии перевозочного процесса приведут к появлению нового собственника на Белорусской железной дороге. Если сегодня единственным собственником Белорусской железной дороги является государство, то появление новых экономических взаимоотношений определит и новый механизм реализации результатов хозяйственной деятельности. При этом следует отметить, что БЖД является сложной организационной структурой, имеющей особые условия формирования выручки от реализации транспортных услуг и последующее ее распределение через систему внутрихозяйственных расчетов.

Появление частного инвестора потребует соответствующих изменений в порядке финансирования намечаемых проектов, а в учетной политике должно найти отражение возникновение новых объектов, методология и порядок отражения в бухгалтерском учете частных инвестиций и новых подходов к анализу эффективности хозяйственной деятельности с учетом частного капитала. Следовательно, привлечение частных инвестиций также потребует совершенствования существующей системы бухгалтерского учета [6, с.32].

Таким образом, на сегодняшний день не подлежат сомнению актуальность и экономическая значимость вопросов инвестирования в реконструкцию и техническое перевооружение транспортного комплекса Республики Беларусь. Эффективное управление инвестиционной политикой Белорусской железной дороги во многом определяется имеющейся информационной базой, одним из источников которой является бухгалтерский учет, который должен формироваться в соответствии с международными стандартами.

Список использованных источников:

1. Государство и впредь будет поддерживать развитие Белорусской железной дороги // Транспортный вестник. – №38/1 (5581/1). – 15 октября 2009 г. – С. 1 – 3.
2. Шибаева, М. А. Моделирование инвестиционной деятельности на основе государственно–частного партнерства: теория, методология, практика (на примере автодорожного хозяйства): автореф. Дис... д–ра. Экон. наук: 08.00.05 / М. А. Шибаева; Воронежский государственный архитектурно–строительный университет – Воронеж., 2009. – 39 с.
3. Волков, Б. А. Менеджмент в железнодорожном строительстве / Б. А. Волков, Т. М. Муджири, И. В. Прокудин; под ред. Б. А. Волкова. – М.: Транспорт, 1998. – 320 с.
4. Жукова О. Н. Система учета капитальных вложений и источников их формирования в период адаптации к международным стандартам финансовой отчетности: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.12 / О. Н. Жукова; Орл. гос. тех. ун–т. – Орел, 2004. – 24 с.
5. Шургин, Д. И. Бухгалтерский учет и анализ инвестиций, осуществляемых в форме капитальных вложений: автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.12 / Д. И. Шургин; Казан. финанс.–экон. инст. – Казань, 2000. – 20 с.
6. Гизатуллина, В. Г. Исследование существующей практики бухгалтерского учета инвестиций в структурных подразделениях железной дороги // В. Г. Гизатуллина, Т. С. Дмитриева // Бухгалтерский учет и анализ. – 2010. – №6. – С. 30 – 33.